

Az.: 3 A 278/16
1 K 809/13

Beglaubigte
Abschrift



SÄCHSISCHES OBERVERWALTUNGSGERICHT

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

des Herrn

- Kläger -
- Berufungskläger -

prozessbevollmächtigt:
Rechtsanwalt

gegen

die Stadt Leipzig
vertreten durch den Oberbürgermeister
Martin-Luther-Ring 4-6, 04109 Leipzig

- Beklagte -
- Berufungsbeklagte -

wegen

Rücknahme der Zeichen 254, 241 und 240 StVO entlang des Promenadenrings
hier: Berufung

hat der 3. Senat des Sächsischen Obergerverwaltungsgerichts durch den Vorsitzenden Richter am Obergerverwaltungsgericht Dr. Freiherr von Welck, sowie die Richter am Obergerverwaltungsgericht Kober und Groschupp aufgrund der mündlichen Verhandlung am 6. September 2018

für Recht erkannt:

Das Urteil des Verwaltungsgerichts Leipzig vom 6. Mai 2015 - 1 K 809/13 - wird geändert. Die Beschilderung des Promenadenrings mit den Zeichen 254, 237, 240 und 241 entlang des Straßenzugs Martin-Luther-Ring, Roßplatz, Augustusplatz, Georgiring, Willy-Brandt-Platz, Tröndlinring, Goedelerring, Dittrichring (Promenadenring) in der Gestalt des Widerspruchsbescheids des Sächsischen Landesamts für Straßenbau und Verkehr vom 30. Januar 2014 wird mit Ausnahme der Abschnitte von gegenüber Einmündung Käthe-Kollwitz-Straße über Richard-Wagner Platz, Tröndlinring bis Willy-Brandt-Platz, Einmündung Goethestraße aufgehoben. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits in beiden Rechtszügen tragen der Kläger zu 1/3 und die Beklagte zu 2/3.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

- 1 Der Kläger wendet sich gegen die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht auf fast dem gesamten Promenadenring im Stadtgebiet der Beklagten.

- 2 Der Promenadenring umschließt das Innenstadtgebiet der Beklagten. Er besteht aus einem Außen- und einem Innenring. Der Außenring wird entgegen dem Uhrzeigersinn befahren, der Innenring wird mit dem Uhrzeigersinn befahren. Der Promenadenring verläuft vom Pleißemühlgraben Richtung Hauptbahnhof über die B 87, danach in nordsüdlicher Richtung über den Georgiring und den Augustusplatz, im Süden über den Roßplatz und den Wilhelm-Leuschner-Platz, schließlich in südöstlicher Richtung über den Martin-Luther-Ring, Dittrichring und Goedelerring. In jeder Fahrtrichtung befinden sich mindestens zwei Fahrspuren, teilweise sind es vier oder mehr Fahrspuren. Die Gesamtbelastung auf den einzelnen Abschnitten des Promenadenrings nach den Verkehrszählungen lag in den Jahren 2006 bis 2011

zwischen 26.000 und 46.470 Kfz täglich. Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt zwischen 3,2 % bis 6,4 %.

- 3 Ursprünglich war für den Promenadenring durch das Zeichen 275, Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO (im Folgenden: Zeichen) eine Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h angeordnet. Am 25. Januar 2010 fand eine Verkehrsschau Innenstadtring zum Thema einer Aufhebung der Mindestgeschwindigkeit von 40 km/h statt. Hierzu nahmen u.a. der ADFC und der ADAC Stellung. Am 14. Dezember 2010 fand eine erneute Anhörung statt.
- 4 Am 17. Februar 2011 wurden die Anordnung einer Mindestgeschwindigkeit aufgehoben, die Schilder entfernt sowie eine Beschilderung mit dem Zeichen 254 (Verbot für den Fahrradverkehr) verfügt. Eine Beschilderung mit dem Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) oder Zeichen 241 (getrennter Rad- und Gehweg) befand sich bereits am Promenadenring.
- 5 Der Kläger legte am 22. November 2012 Widerspruch gegen das Verbot des Radfahrens auf der Fahrbahn auf bestimmten Abschnitten des Promenadenrings ein. Im November 2011 sei er erstmals mit dieser Beschilderung konfrontiert worden. Der Promenadenring sei ein unverzichtbarer Bestandteil seiner Radverkehrsbindung. Es liege keine besondere Gefahrenlage vor, die ein Verbot des Radfahrens auf der Fahrbahn rechtfertige. Es gebe kein Recht darauf, innerhalb einer Stadt mit einem Kraftfahrzeug eine Geschwindigkeit von 50 km/h zu erreichen. Selbst wenn die Voraussetzungen für ein Verbot vorgelegen hätten, sei im Rahmen der Verhältnismäßigkeit zu prüfen, ob durch die Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen Abhilfe geschaffen werden könne.
- 6 Den Widerspruch hat das Landesamt für Straßenbau und Verkehr mit Widerspruchsbescheid vom 30. Januar 2014 zurückgewiesen. Die Anordnung sei nach Maßgabe des § 45 Abs. 9 StVO rechtmäßig. Bei der Prüfung der Erforderlichkeit seien auch die Empfehlungen für Radverkehrsveranlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mit Stand 1. April 2010 - ERA - berücksichtigt worden. Alle Straßen des Promenadenrings seien mehrspurige Hauptverkehrsstraßen und gehörten zu den am höchsten belasteten Straßen im Stadtgebiet. Auf allen Abschnitten

des Promenadenrings werde der Belastungsbereich IV der ERA erreicht und sei daher die Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr geboten. Sodann hat es zu den Verhältnissen auf den einzelnen Straßenabschnitten näher ausgeführt.

7 Bereits am 11. Oktober 2013 hatte der Kläger Klage erhoben. Zu ihrer Begründung führt er ergänzend aus, die starke Zunahme des Rad- und Fußgängerverkehrs gefährde seine Sicherheit. Die Radfahrer würden auf Wege verwiesen, die keine ordnungsgemäßen Radwege seien, z. T. befänden sich diese auch weitab vom Promenadenring.

8 Das Verwaltungsgericht hat die Klage mit Urteil vom 6. Mai 2015 - 1 K 809/13 - abgewiesen. Maßgeblicher Zeitpunkt für die Prüfung der Sach- und Rechtslage sei hier der Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung. Rechtsgrundlage sei § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 2 StVO. Letzterer setze eine besondere Gefahrenlage im streitigen Straßenbereich voraus. Hier ergebe sich eine auf die besonderen örtlichen Verhältnisse zurückgehende qualifizierte Gefahrenlage aus dem sehr hohen Anteil von Pkw in Verbindung mit dem Schwerlastverkehr auf dem Promenadenring. Zudem sei der Promenadenring in beide Richtungen mindestens vierspurig, teilweise auch bis zu neunspurig. In der Mitte verliefen Straßenbahnschienen und Straßenbahnhaltestellen. Damit trafen auf dem Promenadenring Pkw, Lkw sowie Fahrradfahrer, Straßenbahnen und Fußgänger zusammen. Zudem sei von massivem Verkehr aller Beteiligter auszugehen. Unbestritten lägen die Zahlen allein des Pkw- und Lkw-Verkehrs zwischen 26.000 und 46.000 Fahrzeugen pro Tag. Es ergebe sich damit eine Verkehrsbelastung, bei der sich die Trennung der Verkehrsteilnehmer empfehle. In diesem Zusammenhang seien die ERA aussagekräftig, da sie ein antizipiertes Sachverständigengutachten darstellten. Die Verkehrsbelastung entspreche auf allen Abschnitten des Promenadenrings dem höchsten Belastungsbereich IV der Tabelle 8 zu Nr. 2.3 ERA (Wahl der Radverkehrsführung an Straßen). Im Belastungsbereich IV sei das Trennen von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen geboten. Zwar sei der Schwerlastverkehr mit 3,2 % bis 6,4 % auf fast dem gesamten Promenadenring für eine Straße dieser Bedeutung nicht übermäßig hoch, allerdings betrügen die Fahrspurbreiten teilweise nur 2,75 m bis 3,15 m (Goerdelerring) oder 3 m (Tröndlingring), teilweise 3,25 m (Willy-Brandt-Platz) und lägen damit unter den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST 06 -. Denn die

zwischen den Streifen verbleibende Fahrbahnbreite müsse bei hohen Verkehrsstärken 5 m betragen (Nr. 3.2, 3.3 ERA). Damit schieden Radfahr- oder Schutzstreifen aus.

9 Lügen die Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 Satz 2 StVO vor, stehe die zu treffende Verkehrsregelung im Ermessen der Behörde. Das ihr zustehende Ermessen habe die Beklagte in nicht zu beanstandender Weise ausgeübt. Die beiden hier gewählten Maßnahmen seien zur Verringerung der Gefahren geeignet. Die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer führe zu einer Gefährdungssituation i. S. d. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, die auch unter Berücksichtigung des Ausbauzustands der Radwege nicht hinnehmbar sei. Es seien zu Recht die Verkehrsstärken, der Ausbau der Straßen sowie der Rad-/Gehwege in den Blick genommen worden. Auch sei die Mitbenutzung des Promenadenrings durch Straßenbahnen beachtet worden. Im maßgeblichen Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung sei ein separater Fahrradring innerhalb des Promenadenrings nahezu vollständig fertiggestellt. Die Beklagte sei zu Recht davon ausgegangen, dass sie ein einheitliches Verkehrskonzept schaffen dürfen und nicht kleinteilig abschnittsweise den Radverkehr auf der Fahrbahn zulassen müssen, selbst wenn dies auf einzelnen Teilstrecken grundsätzlich möglich gewesen wäre. Es schade hier auch nicht, dass Radwege nicht die von den ERA empfohlene Breite hätten. Sie überstiegen die von der VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 StVO vorgesehene Mindestbreite von 1,50 m. Es könne eine Benutzungspflicht auch für einen nicht den Mindestanforderungen der VwV-StVO entsprechenden Radweg rechtmäßig sein, wenn die Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer zu einer im Verhältnis zu der Gefahr i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO nochmals deutlich gesteigerten Gefährdung der Radfahrer selbst führen würde, ein Radweg vorhanden und dessen Benutzung zumutbar und ein Ausbau des örtlichen Radwegs aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht ohne weiteres möglich sei. Insgesamt lägen die nach Nr. 2 VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO erforderlichen baulichen und sonstigen Voraussetzungen auf dem Promenadenring in der Regel vor, so dass Abweichungen hiervon in Teilbereichen möglich seien.

10 Die Anordnung der Radwegbenutzungspflicht und des Fahrverbots für Radfahrer auf der Fahrbahn sei auch erforderlich. Für die Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen seien die Fahrbahnen zu schmal. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h würde nicht mehr Sicherheit versprechen. Hier sei auch der Belang der Flüssigkeit des

Verkehrs zu beachten; zudem stehe auch eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung unter dem Vorbehalt von § 45 Abs. 9 StVO.

11 Insgesamt bestehe auf allen Abschnitten des Promenadenrings eine Gefahrenlage i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO. Hierzu hat das Verwaltungsgericht zu den einzelnen Straßenabschnitten in Einzelne gehende Ausführungen gemacht.

12 Auf den Antrag des Klägers hat der Senat die Berufung mit Beschluss vom 29. April 2016 - 3 A 502/15 - zugelassen. Der Kläger - so der Senat - habe dargelegt, dass auf einigen Abschnitten des Promenadenrings die Belegungszahlen des Belastungsbereichs IV der Tabelle 8 ERA nicht oder nur knapp erreicht würden. Er habe dargelegt, dass der Promenadenring von dem überwiegenden Verkehr nur in Teilabschnitten genutzt werde, was sich in sehr unterschiedlichen Belastungsgrößen zeige.

13 Auf den Antrag des Klägers hat ihm der Senat mit Beschluss vom 4. Januar 2017 Wiedereinsetzung in die versäumte Frist zu Begründung der Berufung gewährt.

14 Zur Begründung führt der Kläger aus: Er verlange eine Prüfung der verkehrsrechtlichen Anordnung für die einzelnen Abschnitte des Promenadenrings. Zu Unrecht seien abschnittsweise verträgliche Führungen unter Hinweis auf ein vermeintliches Gesamtkonzept verworfen worden. Der zitierte innere Fahrradring habe für das Radfahren auf dem Promenadenring praktisch keine Bedeutung. Der gesamte Promenadenring stelle für den zielorientierten Alltagsradverkehr eine Hauptverbindung der höchsten Netzkategorie dar. Die Straßenverkehrsbehörde habe ursprünglich die Fahrbahnnutzung in den Abschnitten ohne Radverkehrsanlagen als angemessen und verträglich eingeschätzt.

15 Im Belastungsbereich IV sei das Trennen des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr aus Sicherheitsgründen geboten. Diese Belastung werde nicht erreicht am Außenring Martin-Luther-Ring in den Abschnitten Otto-Schill-Straße bis Alter Amtshof (13.450), Alter Amtshof bis Rudolphstraße (13.450) und Rudolphstraße bis Karl-Tauchnitz-Straße (14.060). Am Innenring betreffe dies den Georgiring (9.340), den Augustusplatz/Roßplatz bis Universitätsstraße (11.490) und den Roßplatz von

- Universitätsstraße bis Petersstraße (12.110). Im Abschnitt Augustusplatz bis Universitätsstraße gebe es drei Fahrspuren, bei denen die Markierung eines Radfahrstreifens unproblematisch möglich sei. Der Schluss des Verwaltungsgerichts, dass bei hoher Verkehrsbelegung und fehlenden Radverkehrsanlagen ein Verbot für Radverkehr (Zeichen 254) anzuordnen sei, finde keine Stütze in den ERA. Deren Ziel sei es, durchgängige und geeignete Führungsformen für den Radverkehr einzurichten.
- 16 Die Erwägungen des Verwaltungsgerichts hielten einer Überprüfung auch im Einzelnen nicht stand, so etwa die Bewertung zum Straßenbahnverkehr. Die Beklagte habe nicht dargelegt, wieso sich aus dem im Wesentlichen auf einer eigenen Trasse geführten Straßenbahnverkehr eine Steigerung der Gefährlichkeit ergebe. Eine mehrspurige Verkehrsführung sei nicht zwangsläufig besonders gefährlich. Die Radverkehrsführung im Mischverkehr oder mit Radfahr- oder Schutzstreifen könne auf die geraden und übersichtlichen Abschnitte begrenzt werden. Ihm gehe es um durchgängige und attraktive, ERA-konforme Radverkehrsführung auf dem Promenadenring.
- 17 Die Beklagte habe auch ihr Ermessen fehlerhaft ausgeübt. Sie habe schon keine ausreichende Ermittlung der zur Verfügung stehenden Maßnahmen vorgenommen. Mildere Mittel der Verkehrslenkung unter Beibehaltung des Mischverkehrs (Abbiegeverbote, Aufhebung von Fahrbahnen für den Kraftverkehr) seien nicht berücksichtigt oder pauschal verworfen worden.
- 18 Es treffe nicht zu, dass alle Fahrspuren im Verlauf des Promenadenrings für die Aufnahme des Verkehrs notwendig seien. Nach den RAST 06 sei es vielmehr möglich, jedenfalls in einigen Straßenabschnitten Radfahr- oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn einzurichten.
- 19 Nach Auffassung des Verwaltungsgerichts schieden Schutzstreifen und Radfahrstreifen aus, weil die verbleibende Fahrbahnbreite zwischen diesen Streifen mindestens 5 Meter betragen müsse. Diese Passage aus Nr. 3.2 ERA beziehe sich auf Straßen ohne getrennte Richtungsfahrbahnen und habe mit dem vorliegenden Fall von mehrstreifigen und baulich getrennten Richtungsfahrbahnen nichts zu tun.

- 20 Die Möglichkeit einer abschnittswisen Geschwindigkeitsbeschränkung, so etwa am Tröndlingring zwischen Gerberstraße und Löhrstraße, auf 30 km/h sei gegeben. Die Anordnung in diesem 200 m langen Streckenabschnitt würde die Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigen.
- 21 Die Bewertung des Verwaltungsgerichts, ein einheitliches Verkehrskonzept lasse es zu, auf eine Untersuchung der Straßenabschnitte im Einzelnen zu verzichten, sei unzutreffend. Indem § 45 Abs. 9 StVO auf die besondere örtliche Gefährdungslage abstelle, schließe die Vorschrift eine über den konkreten Straßenabschnitt hinausgehende Pauschalierung aus. Dabei sei insbesondere zu berücksichtigen, dass der Promenadenring keineswegs eine einheitliche Streckenführung darstelle, sondern von der überwiegenden Menge des Verkehrs nur in Teilabschnitten genutzt werde.
- 22 Die Beklagte habe zudem nicht hinreichend gewürdigt, dass aus der Trennung der Verkehrsströme im Bereich des Promenadenrings Gefährdungen erwüchsen, weil der Radverkehr nur gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr geführt werde. Diese Gesamtwertung sei unterlassen worden. Die angeordnete Verkehrsführung sei aufgrund des Fußgängerverkehrs im Bereich der „Umleitungsstrecken“ unerträglich. Dies ergebe sich aus den Ausschlusskriterien von Nr. 3.6 ERA für die gemeinsame Führung von Rad- und Fußwegen, in Gestalt von „Hauptverbindungen des Radverkehrs“ sowie „Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung“.
- 23 Der Kläger beantragt,

das Urteil des Verwaltungsgerichts Leipzig vom 6. Mai 2015 - 1 K 809/13 - zu ändern und die Beschilderung des Promenadenrings mit den Zeichen 254 bzw. 237, 240 und 241 entlang des Straßenzugs Martin-Luther-Ring, Roßplatz, Augustusplatz, Georgiring, Willy-Brandt-Platz, Tröndlinring, Goerdelerring, Dittrichring (Promenadenring), in der Gestalt des Widerspruchbescheids des Sächsischen Landesamts für Straßenbau und Verkehr vom 30. Januar 2014 aufzuheben.
- 24 Die Beklagte beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

- 25 Die Anordnungen seien durch eine besondere Gefahrenlage i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO gerechtfertigt. Die erfasste Verkehrsbelastung werde für die werktägliche Spitzenstunde hochgerechnet, sie betrage 8 % der Belegung eines Tages. Die 8 % seien das statistische Mittel der werktäglichen Spitzenstunde für das gesamte Leipziger Stadtgebiet. Bei der gegebenen Verkehrsbelastung sei nach den ERA auf dem Promenadenring eine Trennung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich. Die besondere Gefahrenlage ergebe sich aus dem Zusammentreffen von mehrspurigen Verkehrsführungen, verbunden mit Spurwechseln. Gerade bei Linksabbiegevorgängen von Radfahrern könne es neben einer erheblichen Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs nicht zuletzt durch Straßenbahnschienen auch zu einer erhöhten Beeinträchtigung der Radfahrer selbst kommen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung müssten alle Fahrspuren durch Kfz benutzt werden. Bei den vorhandenen Fahrspurbreiten scheide unter den Vorgaben der RAST 06 die Anlage von Radfahr- und Schutzstreifen aus.
- 26 Auch wenn die Fahrbahnen im Einzelnen breiter seien, müsse das Verkehrskonzept nicht teilweise geändert werden. Sie habe davon ausgehen dürfen, ein einheitliches Verkehrskonzept schaffen zu dürfen und nicht kleinteilig abschnittswisen Radverkehr auf der Fahrbahn zulassen zu müssen, selbst wenn dies in Teilstücken grundsätzlich möglich sei. Auch habe sie nahezu den gesamten Radverkehrsring innerhalb des Promenadenrings hergestellt, so dass für Radfahrer eine eigene Radstrecke genutzt werden könne. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sei wegen der Gewährleistung der Flüssigkeit des Verkehrs verworfen worden.
- 27 Im Hinblick auf die Ausübung des Ermessens wird ausgeführt, dass Abbiegeverbote für den Kraftfahrzeugverkehr eine Beschränkung des fließenden Verkehrs darstellten und ihrerseits des Nachweises einer besonderen Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 StVO bedürften. Dieser Nachweis könne nicht geführt werden. Darüber hinaus würden bei solchen Maßnahmen im Rahmen der Gesamtabwägung auch großräumig veränderte Verkehrsströme und erhebliche Umwege mit Auswirkungen auf die Schadstoffbelastung u. a. geprüft. Es liege somit auf der Hand, dass Abbiegeverbote keine verhältnismäßige Maßnahme darstellten, um den Radverkehr auf den Fahrbahnen des Promenadenrings zulassen zu können.

- 28 Im Hinblick auf die Rüge, dass nicht alle Fahrspuren im Verlauf des Promenadenrings für die Aufnahme des Verkehrs notwendig seien, sei in der Tat eine abschnittsweise Führung des Radverkehrs im Mischverkehr in einer Anhörung geprüft, aufgrund der bestehenden Gefahrenlage aber wieder verworfen worden. Neben der bereits dargelegten Gefahrenlage zeige die Erfahrung, dass auch das spitzwinklige Kreuzen der Schienen im Knotenpunkt zu einer besonderen Gefahrenlage führe. Auf dem gesamten Promenadenring seien die Kreuzungen so geräumig und mit großen Abbiegeradien ausgebaut, dass Gleisanlagen durch den Radverkehr teils sehr spitzwinklig gekreuzt werden müssten. Dies könne bei abgenutzten Schienen zu schweren Stürzen von Radfahrern führen. Dies sei gerade bei Mischverkehr bei hohen Verkehrsstärken in Anbetracht des nachfolgenden Kfz-Verkehrs besonders gefährlich.
- 29 Für die weiteren Einzelheiten wird auf die Gerichtsakten und die beigezogenen Verwaltungsvorgänge verwiesen. Diese waren Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe

- 30 Die zulässige Berufung hat in dem tenorierten Umfang Erfolg, im Übrigen ist sie unbegründet. Soweit die Berufung Erfolg hat, liegt dem eine fehlerhafte Ermessensausübung der Beklagten zugrunde (§ 40 VwVfG, § 114 VwGO).
- 31 Maßgeblich ist aufgrund des Charakters einer Verkehrsregelung als Dauerverwaltungsakt die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der letzten tatsächengerichtlichen Verhandlung (BVerwG, Beschl. v. 1. September 2017 - 3 B 50.16 -, juris Rn. 8 m. w. N.). Es ist aber zwischen den Beteiligten unstreitig und auch nicht anderweitig ersichtlich, dass sich die Sachlage seit Anordnung der neuen Beschilderung am Promenadenring verändert hat.
- 32 Das Verbot der Nutzung des Promenadenrings durch Fahrräder (Zeichen 254) nebst Anordnung der Radwegnutzung (Zeichen 237, 240, 241) ist an § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 StVO zu messen. Die Radwegbenutzungspflicht ist eine Beschränkung der Benutzung der Straße i. S. v. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO und eine Beschränkung des fließenden Verkehrs i. S. v. § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO. Nach § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO

besteht eine Benutzungspflicht der Radwege, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Zugleich führt dieses Nutzungsgebot dazu, dass Radfahrer auf den so gekennzeichneten Flächen die Fahrbahn nicht nutzen dürfen (BVerwG, Urt. v. 18. November 2010 - 3 C 42/09 -, juris Rn. 18).

33 Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO dürfen - abgesehen von hier nicht einschlägigen Ausnahmen - Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko oder eine Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter - also der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs - erheblich übersteigt. Gefordert wird dabei nicht eine an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts, sondern eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit, d. h. eine konkrete Gefahr aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse (BVerwG, Urt. v. 23. September 2010 - 3 C 32/09 -, juris Rn. 22).

34 Hiervon ausgehend setzt die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht eine qualifizierte Gefahrenlage voraus, die sich aus den besonderen örtlichen Verhältnissen ergibt. Diese können in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z. B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der konkreten Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen begründet sein (BVerwG, Urt. v. 23. September 2010 a. a. O. Rn. 21). Aus Wortlaut und Systematik der Vorschriften ergibt sich, dass § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, der spezielle Bestimmungen für die Beschränkung des fließenden Verkehrs trifft, die allgemeine Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO zwar modifiziert und konkretisiert, aber nicht ersetzt. Das bedeutet insbesondere, dass auch Maßnahmen im Regelungsbereich des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO – bei Vorliegen der dort aufgeführten tatbestandlichen Voraussetzungen – im Ermessen der Behörde stehen. Ein Ermessen steht ihr insbesondere zu, soweit es um die Auswahl der Mittel geht, mit denen die konkrete Gefahr bekämpft oder gemildert werden soll (SächsOVG, Beschl. v. 13. November 2017 - 3 B 295/17 -, juris Rn. 8 m. w. N.).

- 35 Bei der Einschätzung der Gefahrenlage kann ergänzend auf die ERA 2010 zurückgegriffen werden, der - ungeachtet dessen, dass ihr keine Verbindlichkeit zukommt - als fachlich anerkanntes Regelwerk entsprechender Sachverstand und Erfahrungswissen entnommen werden kann (OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 14. Februar 2018 - OVG 1 B 25.15 -, juris Rn. 22 m. w. N.).
- 36 Kommt es hiernach für die Beurteilung der Gefahrenlage u. a. auf die Stärke des Kraftfahrzeugverkehrs an und weist der Promenadenring abschnittsweise eine sehr unterschiedliche Verkehrsbelastung auf, erscheint es sachgerecht - wie schon vom Verwaltungsgericht durchgeführt - eine abschnittsweise Prüfung vorzunehmen (so auch OVG Berlin-Brandenburg, a. a. O. juris Rn. 23). Der Senat hält die von der Beklagten zur Bemessung der Verkehrsbelastung auf dem Promenadenring vorgenommene und im Einzelnen aus dem Widerspruchsbescheid ersichtliche Abschnittsbildung für sachgerecht. Sie erfasst jeweils einen Straßenabschnitt von Einmündung zu Einmündung. In einem solchen Abschnitt ist die Verkehrsbelastung konstant und kann sich erst ab der folgenden Einmündung durch zu- oder abfließenden Verkehr verändern.
- 37 Gemäß den ERA werden die Führungsformen Belastungsbereichen zugeordnet. Die Eignung bestimmter Führungsformen hängt nach Nr. 2.3.3 ERA im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab (Satz 1). Beide Größen werden in den Bildern 7 und 8 zu Belastungsbereichen zusammengefasst (Satz 2). Als Kraftfahrzeugbelastung wird dabei die Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde für den Fahrbahnquerschnitt zugrunde gelegt (Satz 3). Hierzu hat die Beklagte in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat ausgeführt, dass für ihr Stadtgebiet statistisch ermittelt wurde, dass die werktägliche Spitzenstunde 8% der für den gesamten Tag gemessenen Verkehrsbelastung beträgt. Der Senat hält diesen Wert für plausibel. Auch der Kläger ist dem nicht entgegengetreten.
- 38 Bei der hier durchgängig zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ergibt sich aus Nr. 2.3.3 Bild 7 ERA, dass bei einer zweistreifigen Straße der Belastungsbereich III bei rund 1000 Kfz/Stunde und der Belastungsbereich IV bei rund 1800 Kfz/Stunde vorliegt. Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen haben keine harten

Trennlinien. Je nach Ausprägung weiterer Entscheidungskriterien kann deshalb in begründeten Fällen von diesen Zuordnungen abgewichen werden.

39 Im Belastungsbereich III kann das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn soll hiernach nur bei günstigen Randbedingungen zur Anwendung kommen, gegebenenfalls mit Schutzstreifen oder flankierenden Maßnahmen. Im Belastungsbereich IV ist das Trennen aus Sicherheitsgründen geboten.

40 An diesen Kriterien hat sich die Beklagte ausweislich des Widerspruchsbescheids maßgeblich für ihre verkehrsrechtlichen Anordnungen orientiert. Sie ist jedoch für etliche der von ihr gebildeten Abschnitte des Promenadenrings ermessensfehlerhaft davon ausgegangen, dass der Belastungsbereich IV vorliegt und deshalb eine Trennung von Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr geboten ist.

41 Maßgebend für die Ermittlung des Belastungsbereichs ist der Fahrbahnquerschnitt (Nr. 2.3.3 Satz 3 ERA). Erfasst werden damit grundsätzlich alle Fahrspuren. In Bezug auf den Promenadenring besteht die Besonderheit, dass nach übereinstimmender Darstellung der Beteiligten mittig zwischen den Fahrspuren der jeweiligen Richtung Gleiskörper für die Straßenbahn liegen, die nach nicht angegriffener Darstellung der Beklagten in der mündlichen Verhandlung - mit Ausnahme von Kreuzungsbereichen - wegen ihrer baulichen Gestaltung nicht überfahren werden können. Dies hat zur Folge, dass die gegenläufigen Richtungsfahrbahnen verkehrsrechtlich voneinander getrennt sind und sich die Verkehrsflüsse - etwa bei Überholvorgängen - hier nicht gegenseitig beeinflussen können. Für die Ermittlung des Belastungsbereichs kann deshalb hier lediglich die Verkehrsbelastung in der jeweiligen Fahrriechtung zugrunde gelegt werden.

42 1. Hiervon ausgehend liegen folgende - mindestens zweispurige - Abschnitte des Promenadenrings, anders als von der Beklagte für ihre Ermessensausübung zugrunde gelegt, deutlich unter dem Belastungsbereich IV, was zur Rechtswidrigkeit der verkehrsrechtlichen Anordnung führt, da die Beklagte von falschen, aber entscheidungserheblichen Tatsachen ausgegangen ist.

a) Dittrichring von Käthe-Kollwitz-Straße bis Bosestraße

Hier beträgt die Tagesbelastung 18.350 Kfz, was bei 8% einen Spitzenwert von 1468 Kfz ergibt.

b) Dittrichring von Bosestraße bis Thomaskirchhof

Die Tagesbelastung beträgt ebenfalls 18.350 Kfz, was einen Spitzenwert von 1468 zur Folge hat.

c) Dittrichring von Gottschedstraße bis Otto-Schill-Straße

Die Tagesbelastung liegt bei 20.420 Kfz, was zu einem Spitzenwert von 1.633 Kfz führt.

d) Martin-Luther-Ring von Otto-Schill-Straße bis Alter Amtshof

Die Belegung beträgt täglich 13.450 Kfz, was zu einem Spitzenwert von 1076 Kfz führt.

e) Martin-Luther-Ring von Alter Amtshof bis Rudolphstraße

Die Tagesbelastung liegt ebenfalls bei 13.450 Kfz, der Spitzenwert damit bei 1076 Kfz.

f) Martin-Luther-Ring von Rudolphstraße bis Karl-Tauchnitz-Straße

Die Tagesbelegung beträgt 14.060 Kfz, der Spitzenwert damit 1124,8 Kfz.

g) Roßplatz von Grünewaldstraße bis Goldschmidtstraße

Die Verkehrsbelegung liegt täglich bei 17.800 Kfz und der Spitzenwert bei 1424 Kfz.

h) Georgiring von Willy-Brandt-Platz bis zu Beginn des getrennten Rad-/Gehwegs

Die Tagesbelastung liegt bei 9.340 Kfz, der Spitzenwert damit bei 747,2 Kfz.

i) Augustusplatz/Roßplatz von Mittelfahrbahn Augustusplatz bis Beginn des gemeinsamen Geh-/Radwegs

Die Tagesbelastung liegt bei 11.490 Kfz, der Spitzenwert liegt damit bei 919,2 Kfz.

j) Roßplatz von Universitätsstraße bis Peterstraße

Die Tagesbelastung liegt bei 12.110 Kfz, der Spitzenwert damit bei 968,8 Kfz.

k) Martin-Luther-Ring von Peterstraße bis Einmündung oberer Martin-Luther-Ring

Die Tagesbelastung liegt bei 16.660 Kfz, der Spitzenwert damit bei 1332,8 Kfz.

l) Martin-Luther-Ring von Lotterstraße bis Ratsfreischulstraße

Die Tagesbelastung liegt bei 16.960 Kfz, der Spitzenwert damit bei 1356,8 Kfz.

m) Dittrichring von Ratsfreischulstraße bis Thomaskirchhof

Die Tagesbelastung liegt bei 15.360 Kfz, der Spitzenwert damit bei 1228,8 Kfz.

n) Dittrichring von Thomaskirchhof bis Einmündung oberer Dittrichring

Die Tagesbelastung liegt bei 14.350 Kfz, der Spitzenwert damit bei 1148 Kfz.

43 Bei sämtlichen der vorgenannten Abschnitte des Promenadenrings ist die Beklagte ausweislich der Begründung des Widerspruchsbescheids davon ausgegangen, dass jeweils der Belastungsbereich IV erreicht wird. Dies beruht auf der unzutreffenden Annahme, dass die Kraftfahrzeugbelastungen des Innen- wie des Außenrings zu addieren sind, obwohl sie aufgrund des dazwischenliegenden und nicht überfahrbaren Gleiskörpers der Straßenbahn baulich voneinander getrennt sind.

44 2. Nicht beanstanden ist die verkehrsrechtliche Maßnahme der Beklagten für den übrigen Bereich des Promenadenrings, nämlich für die Abschnitte von gegenüber der

Einmündung Käthe-Kollwitz-Straße über Richard-Wagner-Platz, Tröndlinring bis Willy-Brandt-Platz, Einmündung Goethestraße.

45 Für diese - im Wesentlichen nicht mehr als dreispurigen - Abschnitte ist die Beklagte zutreffend davon ausgegangen, dass der Belastungsbereich IV der ERA vorliegt und deshalb Kraftfahrzeug- und Fahrradverkehr zu trennen sind. Da nach der Nr. 2.3.3 Bild 8 ERA erst für mindestens vierspurige Straßen eine höhere Kraftfahrzeugbelastung für die Zuordnung der Belastungsbereiche vorgesehen ist, hält es der Senat für ermessensgerecht, auch hier die Fahrzeugbelastung nach Nr. 2.3.3 Bild 7 ERA heranzuziehen. Eine Art Mittelwertbildung sieht der Senat als nicht veranlasst an.

a) Willy-Brandt-Platz von Kurt-Schumacher-Straße bis Gerberstraße

Die Tagesbelastung liegt bei 22.860 Kfz, der Spitzenwert damit bei 1828,8 Kfz.

b) Tröndlinring von Gerberstraße bis Nordstraße

Die Tagesbelastung liegt bei 25.162 Kfz, der Spitzenwert damit bei 2012,96 Kfz.

c) Tröndlinring von Nordstraße bis Löhstraße

Die Tagesbelastung liegt bei 25.160 Kfz, der Spitzenwert damit bei 2012,8 Kfz.

d) Goedelerring von gegenüber Einmündung Käthe-Kollwitz-Straße bis Richard-Wagner-Platz

Die Tagesbelastung liegt bei 22.690 Kfz, der Spitzenwert damit bei 1.815,2 Kfz.

e) Willy-Brandt-Platz von Am Hallischen Tor bis Goethestraße

Die Tagesbelastung liegt bei 29.980 Kfz, der Spitzenwert damit bei 2.398,4 Kfz.

- 46 Hiervon ausgehend ist die Ermessensausübung der Beklagten, insbesondere das Verbot für den Radverkehr auf der Fahrbahn, nicht zu beanstanden. Die Trennung von Kraftfahrzeug- und Radverkehr steht im Einklang mit Nr. 2.3.3 ERA.
- 47 Es stellt auch keinen Ermessensfehler dar, dass die Beklagte zu diesen Verkehrsabschnitten die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 nicht bevorzugt hat. Insoweit hat sie zutreffend für diese sehr stark belasteten Verkehrsabschnitte, die in weiten Teilen auch den Status einer Bundesstraße - B 87 – haben, den Belang der Flüssigkeit des Verkehrs herangezogen. Wenn - wie hier - eine besondere Gefahrenlage gegeben ist, dient die Trennung von Kraftfahrzeug- und Radverkehr der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, wozu auch dessen Flüssigkeit gehört (SächsOVG, Beschl. v. 10. Juli 2012 - 3 A 945/10 -, juris Rn. 23 m. w. N.; Beschl. v. 31. Mai 2018 - 3 A 655/17 -, juris Rn. 29). Zudem entspricht es der Rechtsprechung des Senats (Beschl. v. 10. Juli 2012, a. a. O. Rn. 25), dass unter Zugrundelegung des polizeirechtlichen Störerbegriffs neben Kraftfahrern auch Radfahrer je nach Einzelfall in Betracht kommen. Der Schluss, dass die Gefahr immer von einem Kraftfahrzeug ausgeht, ist unzulässig. Zudem steht eine Reduzierung der innerhalb geschlossener Ortschaften für als Kraftfahrzeuge geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ebenfalls unter dem Vorbehalt des § 45 Abs. 9 Sätze 1 und 2 StVO. Angesichts der verkehrlichen Bedeutung dieser Straßenabschnitte für den innerstädtischen und weiterführenden Verkehr und aufgrund der Tatsache, dass auch bei einer geringeren Geschwindigkeit die durch das Zusammentreffen verschiedener Verkehrsmittel entstehende besondere Gefährdung nicht vollends ausgeräumt werden kann, musste eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung hier von der Beklagten nicht verfügt werden (vgl. SächsOVG, Beschl. v. 10. Juli 2012 a. a. O.).
- 48 Zwar macht der Kläger zu Recht geltend, dass der Radweg im nördlichen Bereich dieser Straßenabschnitte nicht durchgehend ist und deshalb entweder ein Umweg gefahren werden oder zuvor die Fahrbahn gequert werden muss. Diese missliche, baulich bedingte Situation ist aber wegen der Verkehrsverhältnisse hinzunehmen.
- 49 Es genügt für die grundsätzliche Zumutbarkeit der Benutzung eines Radwegs, dass die nach Ziffer II VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 StVO erforderlichen baulichen und

sonstigen Voraussetzungen - wie hier vom Verwaltungsgericht festgestellt - in der Regel vorliegen und Abweichungen hiervon in Teilbereichen hinnehmbar sind. Ein Radweg muss nicht so ausgestaltet sein, dass er eine möglichst schnelle und ungehinderte Fortbewegung durchgängig garantiert (SächsOVG, Beschl. v. 10. Juli 2012 a. a. O. Rn. 18).

50 Auch ist nicht ersichtlich, dass es in den hier fraglichen Bereichen die Fahrbahnbreiten zulassen, in den einzelnen Abschnitten durchgängig Radfahr- oder Schutzstreifen anzubringen. Hierzu hat die Beklagte dargelegt, dass die Fahrbahnbreiten dies nicht durchgängig zulassen. Sofern vereinzelt deren Anbringung in Teilabschnitten möglich sein könnte, musste die Beklagte diese Variante nicht favorisieren, da der häufige Wechsel von der Fahrbahn auf einen Rad- und Gehweg eine deutliche Unruhe in den Verkehr bringt und ein gesteigertes Gefährdungspotential darstellt. Ergänzend kann auf die zutreffenden Ausführungen des Verwaltungsgerichts zu den gegebenen, i. d. R. aber zu geringen Fahrbahnbreiten verwiesen werden. Zudem entfaltet ein Schutzstreifen seine Wirkung nur durch die Akzeptanz der motorisierten Verkehrsteilnehmer. Er ist ohne weiteres überfahrbar und bietet keinen körperlichen Schutz - wie etwa eine Leitplanke - vor der Missachtung dieses für Radfahrer bevorzugt vorgesehenen Straßenraums. Eine Gefährdungslage für Radfahrer schließt er nicht aus, er kann sie lediglich mindern, ohne notwendigerweise einen deutlich höheren Schutz für Radfahrer zu bilden (SächsOVG, Beschl. v. 3. März 2015 - 3 B 275/14 -, juris Rn. 12).

51 Es besteht schließlich kein Anspruch darauf, dass die Straßenverkehrsbehörde bauliche Maßnahmen ergreift, um dadurch bestimmte verkehrsrechtliche Anordnungen zu vermeiden. So kann etwa die Einziehung eines Fahrstreifens und dessen bauliche Ausgestaltung als Radweg im Rahmen einer straßenverkehrsrechtlichen Prüfung nach § 45 Abs. 9 StVO nicht verlangt werden.

52 Die Kostenentscheidung beruht auf § 155 Abs. 1 Satz 1 VwGO.

53 Die Revision ist nicht zuzulassen, da keiner der Gründe des § 132 Abs. 2 VwGO vorliegt.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung und der Verordnung über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung einzulegen. Die Beschwerde muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung und der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung einzureichen.

In der Begründung der Beschwerde muss die grundsätzliche Bedeutung der Rechtssache dargelegt oder die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der Obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts, von der das Urteil abweicht, oder der Verfahrensmangel bezeichnet werden. In Rechtstreitigkeiten aus dem Beamtenverhältnis und Disziplinarrecht kann auch die Abweichung des Urteils von einer Entscheidung eines anderen Obergerverwaltungsgerichts vorgetragen werden, wenn es auf diese Abweichung beruht, solange eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in der Rechtsfrage nicht ergangen ist.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muss sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen.

In Angelegenheiten, die ein gegenwärtiges oder früheres Beamten-, Richter-, Wehrpflicht-, Wehrdienst- oder Zivildienstverhältnis oder die Entstehung eines solchen Verhältnisses betreffen, in Personalvertretungsangelegenheiten und in Angelegenheiten, die in einem Zusammenhang mit einem gegenwärtigen oder früheren Arbeitsverhältnis von Arbeitnehmern im Sinne des § 5 des Arbeitsgerichtsgesetzes stehen, einschließlich Prüfungsangelegenheiten, sind auch Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder vertretungsbefugt. Vertretungsbefugt sind auch juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer dieser Organisationen stehen, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser

Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet. Diese Bevollmächtigten müssen durch Personen mit der Befähigung zum Richteramt handeln.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein Beteiligter, der zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

gez.:
v. Welck

Kober

Groschupp

RiOVG Groschupp ist an der
Unterschriftsleistung gehindert

gez.:
v. Welck

Beschluss

Der Streitwert des Berufungsverfahrens wird auf 5.000,- € festgesetzt.

Gründe

- 1 Die Streitwertfestsetzung folgt aus § 47 Abs. 1, § 52 Abs. 2 GKG und folgt der Festsetzung des Verwaltungsgerichts für das Verfahren des ersten Rechtszugs, der gegenüber die Beteiligten keine Einwände erhoben haben.
- 2 Dieser Beschluss ist unanfechtbar (§ 68 Abs. 1 Satz 5 i. V. m. § 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

gez.:
v. Welck

Kober

Groschupp

RiOVG Groschupp ist an der
Unterschriftsleistung gehindert

gez.:
v. Welck

